

**Häufiger - Schneller - Bezahlbar!**

**Qualitätsoffensive für den  
Bahnverkehr in Sachsen**



**Masterplan SACHSENTAKT 21**

**Herausgeber**

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
im Sächsischen Landtag  
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1  
01067 Dresden  
V.i.S.d.P.: Andreas Jahnel, Pressesprecher

Telefon: 0351 / 493 48 00

Telefax: 0351 / 493 48 09

E-Mail: [gruene-fraktion@slt.sachsen.de](mailto:gruene-fraktion@slt.sachsen.de)

**[www.mobiles-sachsen.de](http://www.mobiles-sachsen.de)**

Stand: Mai 2014, 1. Auflage

Fotonachweis: Jörg Simanowski, Martin Röhl, Henry Mühlpfordt, Till Käbsch,  
Martin Wunderwald und Hannes Merz

Alle Rechte vorbehalten.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b>	<b>5</b>
<b>Mobilität für alle?!</b>	<b>7</b>
Multimodalität statt Autofixierung	7
Klimaschutz und Ökoeffizienz	8
<b>Masterplan SACHSENTAKT 21</b>	<b>10</b>
Ein Verkehrsangebot mit Struktur	10
Integraler Taktfahrplan für Sachsen	13
CDU/FDP: Takte ausdünnen und Strecken stilllegen	14
GRÜNE: Verdopplung der Fahrgastzahlen und Streckenreaktivierung	15
Klare Zuständigkeiten durch drei Zweckverbände	16
Ein einheitlicher Tarif für ganz Sachsen	17
Für ein neues Bahngefühl	17
Finanzierung durch mehr Fahrgäste und höhere Effizienz	20
<b>Referenzregionen</b>	<b>23</b>
Ostsachsen	23
Südwestsachsen	25
Bahnstrecke Leipzig – Grimma – Döbeln – Meißen – Dresden	27
<b>Publikationen und weiterführende Links</b>	<b>29</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>30</b>
<b>Glossar</b>	<b>30</b>





## Vorwort



Liebe Leserin, lieber Leser,

Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Sie muss praktisch, für alle nutzbar und bezahlbar sowie umweltverträglich sein. Da besonders durch den motorisierten Individualverkehr ein erheblicher Anteil der Lärm- und Luftbelastungen als auch der klimaschädlichen Gase erzeugt wird, muss durch ein zukunftsfähiges Konzept der öffentliche Personenverkehr stärker gefördert werden. Mit dem Masterplan SACHSENTAKT 21 stellen wir ein Konzept für einen benutzerfreundlichen und umweltgerechten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Sachsen vor. Der Sachsentakt verbindet die Bedürfnisse der Menschen in Städten und Dörfern und schafft durch die Weiterentwicklung des sächsischen Bahnnetzes auch eine Perspektive für den Güterverkehr.

Derzeit steht Sachsens Verkehrspolitik an einem Scheideweg. Die CDU-geführte Regierung ist überzeugt, dass die Bahn nur das Erschließungsmittel für die städtischen Ballungsräume sei und für die Bevölkerung der ländlichen Räume Bus und Auto ausreichen müssten. Obwohl Sachsens Netz an Bundes- und Staatsstraßen bereits 20 Prozent dichter ist als der Bundesdurchschnitt, werden weiter mehrere Hundert Millionen Euro Förder- und Landesmittel für den Neubau von Straßen verplant. Notwendige Straßensanierungen bleiben auf der Strecke und die Pro-Kopf-Kosten für das immer größer werdende Straßennetz steigen weiter an. Bei Bus und Bahn regiert dagegen der Rotstift: die stabilen Bundeszuweisungen für den Betrieb des ÖPNV (sog. Regionalisierungsmittel) werden seit 2011 nur zu ca. 73 Prozent tatsächlich dafür verwendet. Auch nach 2015 droht in Sachsen eine Fortsetzung dieser bundesweit einmaligen Kürzungen. Die Folge für die Sachsen sind Tarifierhöhungen, Kürzungen im ÖPNV-Angebot und erste Abbestellungen von Bahn- und Busverkehren, wie z. B. die beschlossene Stilllegung der Bahnstrecke Meißen – Döbeln.

Das Land Rheinland-Pfalz – aufgrund der Bevölkerungssituation mit Sachsen vergleichbar – zeigt, dass es anders geht. Dort wird seit Jahren ein Integraler Taktfahrplan umgesetzt. Die Fahrgastzahlen steigen stetig, ebenso wie die Einnahmen des ÖPNV. Die Ballungsräume werden mit allen positiven Auswirkungen für Luft und Lärm vom Autoverkehr entlastet, die ländliche Bevölkerung bleibt mobil.

Das wollen wir auch. Unser Ziel ist es, alle Mittel- und Oberzentren Sachsens tagsüber stündlich mit schnellem Regionalverkehr (Bahn oder TaktBus) zu erschließen sowie mit einer Feinerschließung von Regional- bzw. S-Bahnen, Straßenbahnen, Bussen und alternativen Bedienformen zu ergänzen. Bahnen und Busse fahren abgestimmt im Taktfahrplan mit kurzen Wartezeiten und leicht zu merkenden Abfahrtszeiten. Ein landesweites Nachtnetz wird in enger Abstimmung zwischen Bahn und Bus erarbeitet. Binnen zehn Jahren sollen sich die Fahrgastzahlen im sächsischen ÖPNV so verdoppeln. Unser aktuali-

sierter Masterplan SACHSENTAKT 21 schreibt daher das Konzept für einen sachsenweiten Integralen Taktfahrplan der GRÜNEN-Fraktion von 2008 fort und untersetzt ihn durch ein Organisations- und Finanzierungskonzept sowie Planungsvorschläge für ausgewählte Regionen. Eine Finanzierungsstudie der unabhängigen Bahnspezialisten der KCW GmbH hat gezeigt: Wird die Infrastruktur besser genutzt als bisher, entstehen Mehrkosten für Trassenpreise, Personal, Energie und Instandhaltung. Demgegenüber werden Mehreinnahmen aus Fahrpreisen möglich.

Mit dem Masterplan SACHSENTAKT 21 wollen wir zeigen, wie die Potenziale des Eisenbahnlandes Sachsen genutzt und entwickelt werden können. Diese Broschüre beschreibt die wesentlichen Kernelemente des GRÜNEN SACHSENTAKT 21. Die vollständige hundertseitige Studie können Sie von unserer Webseite herunterladen.

Über Rückmeldungen freuen wir uns. Gleichzeitig laden wir Sie, sehr geehrte Leserinnen und Leser, dazu ein, die Diskussion zu den notwendigen Veränderungen in der sächsischen Verkehrspolitik in die Gesellschaft zu tragen. Unsere Landtagsfraktion stellt dazu umfangreiches Material zur Verfügung und bietet über die Plattform [www.mobiles-sachsen.de](http://www.mobiles-sachsen.de) aktuelle Informationen und Gelegenheit zur Vernetzung.

**Eva Jähnigen**

verkehrspolitische Sprecherin,

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Sächsischen Landtag

Dresden, Mai 2014

# Mobilität für alle?!

Mobil zu sein ist ein Grundbedürfnis aller Menschen jeden Alters. Die Bereitschaft zur Mobilität wird heute wie selbstverständlich von Schülerinnen und Schülern, Arbeitssuchenden oder Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern gefordert. Es dürfte ein gesellschaftlicher Konsens bestehen, dass der Staat die Möglichkeit seiner Bürger, mobil zu sein, als Voraussetzung ihrer Teilhabe an der Gesellschaft zu gewährleisten hat.

In Zeiten des versiegenden Erdöls, der zunehmenden Ressourcenkonkurrenz und -knappheit wird der Anspruch, jeden Weg mit dem Auto zurücklegen zu können, infrage gestellt. Der Masterplan SACHSENTAKT 21 setzt an dieser Stelle an und skizziert einen Weg hin zu einem effizienten, ressourcensparenden und bezahlbaren öffentlichen Mobilitätsangebot.

## Multimodalität statt Autofixierung

Die bisherigen Staatsregierungen in Sachsen bevorzugten den Ausbau des Straßennetzes mit dem Ziel, Wirtschaftsansiedlungen zu fördern. Daher fließen weitaus mehr Mittel in den Straßenverkehr als in den Schienenverkehr. Im Mittelpunkt ihrer Bemühungen stehen die Vervollständigung des Autobahnnetzes und der Straßen nach Tschechien und Polen sowie die Straßenanbindung strukturschwacher Räume an die Ballungsgebiete Leipzig, Dresden und Chemnitz.

Für den Schienenverkehr gibt es keine Gesamtstrategie. Hier wurde bisher ausschließlich auf Einzelprojekte wie den Ausbau bestimmter Strecken gesetzt. Dabei wird der Netzgedanke völlig außer Acht gelassen. Die Folge: Bei einigen Verbindungen sinkt zwar die reine Fahrzeit, aber eine deutlich längere Wartezeit am nächsten Umsteigebahnhof frisst die eingesparte Fahrzeit wieder auf.

Aber nicht nur Umstiege innerhalb des Verkehrssystems Bahn werden ignoriert, auch die Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel in einer Reisekette spielt keine Rolle. Für die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn, „Park and Ride“-Plätze, Leihfahrräder und Carsharing-Angebote könnte die Landespolitik gute Rahmenbedingungen schaffen – sofern sie ein Interesse daran hat. Dass es auch anders geht, zeigen beispielsweise Rheinland-Pfalz und die Schweiz.

### *Vorbild Schweiz*

„Schneller, häufiger und bequemer“ – das ist der Leitspruch, unter dem die Schweizerischen Bundesbahnen seit 1987 das Ziel verfolgen, den wachsenden Passagier- und Güterverkehr weitestgehend auf der Schiene abzuwickeln. Bereits 2004 konnte die erste Etappe mit der flächendeckenden Einführung des Integralen Taktfahrplans abgeschlossen werden. Zahlreiche Bahnhofs- und Tunnelprojekte haben die Fahrzeiten verkürzt bzw. an die System-Taktzeiten angepasst und ermöglichen eine häufigere

Bedienung mit kapazitätsstärkerem Wagenmaterial.

### ***Vorbild Rheinland-Pfalz-Takt***

Im Gegensatz zur sächsischen Verkehrspolitik wird beispielsweise in Rheinland-Pfalz bereits seit 1994 aktiv an einem zukunftsfähigen Schienenverkehr gearbeitet – dem Rheinland-Pfalz-Takt. Er entstand als unmittelbare Antwort auf vorangegangene Streckenstilllegungen und die damals eingeführte Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs. Maßnahmen waren Fahrplanabstimmungen, Streckenreaktivierungen, die Einführung von Bus-RegioLinien und die Ertüchtigung von Bahnhöfen. 170 von insgesamt 400 Haltepunkten wurden bereits modernisiert. Die inzwischen 30 Bus-RegioLinien fahren täglich im Stundentakt, sind in die Knotenpunkte eingebunden und fahren am Wochenende sogar noch weit nach Mitternacht. Im Rhein-Neckar-Dreieck verkehren seit Ende 2003 vier neue S-Bahn-Linien im Halbstundentakt und ersetzen mit modernen Fahrzeugen die vorher unterschiedlichen Angebote. Ergebnis der Angebotsoffensive: Seit 1994 konnten die gefahrenen Personenkilometer um 100 Prozent auf 4 Mrd. Kilometer gegenüber 2005 gesteigert werden. Bis 2015 sollen mit der nächsten Ausbaustufe weitere Verbesserungen durch neue Netzknoten in Trier und Koblenz erfolgen sowie 20 Prozent mehr Zugleistungen angeboten werden.

**» Sachsen hängt Rheinland-Pfalz in puncto Bahnpolitik zwei Jahrzehnte hinterher!**

### ***Initiative Deutschland-Takt***

Die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr, der Verkehrsclub Deutschland, Pro Bahn e. V., und andere Experten haben 2008 die Initiative Deutschland-Takt gegründet. Sie fordern die Planung und Einführung eines deutschlandweiten Taktfahrplans im Fernverkehr nach dem Vorbild der Schweiz anstatt einer Privatisierung der Bahn ohne Leistungsvereinbarungen zugunsten der Kunden. Notwendig wäre eine aktive Planung des deutschen Fernverkehrsnetzes und eine Steuerung der Eisenbahnpolitik auf Bundesebene.

## **Klimaschutz und Ökoeffizienz**

### ***Subventionierung und externe Kosten***

Der motorisierte Individualverkehr ist ein hochsubventioniertes System. Die Europäische Umweltagentur schätzte die Subventionierung des Verkehrssektors in Europa durch direkte Zahlungen und Steuervergünstigungen für 2007 auf mindestens 270 Mrd. Euro, davon 125 Mrd. Euro für den Straßenverkehr, aber nur 73 Mrd. Euro für den Schienenverkehr.

Der Straßenverkehr verursacht den weitaus größten Teil der externen Kosten des Verkehrs,

also der Kosten, die die Allgemeinheit anstelle des einzelnen Verkehrsnutzers zu tragen hat. Das Umweltbundesamt schätzt die externen Kosten des deutschen Straßenverkehrs (Personen- und Güterverkehr) im Jahr 2005 auf fast 77 Mrd. Euro - davon ist der größte Anteil den Unfallkosten wie auch den Klima- und Lärmkosten zuzurechnen. Schienenverkehr verursacht im Vergleich gerade einmal 2,5 Mrd. Euro. Der Schienenverkehr ist wesentlich effizienter als der Autoverkehr. Während ein PKW ca. 6 Liter (l) Benzin für 100 Personenkilometer benötigt, sind dies bei der Bahn nur 2,3 l (Fernverkehr) bis 3,8 l (Nahverkehr). Reise- und Linienbusse liegen sogar noch günstiger. Auch beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß ist der öffentliche Verkehr dem Auto überlegen. Nach Angaben des Umweltbundesamtes verbraucht ein ÖPNV-Nutzer ca. 50 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Vergleich zu einem durchschnittlich besetzten Auto (142 Gramm pro Personenkilometer). Im Fernverkehr sind es sogar nur ungefähr 30 Prozent. Schienenverkehr ist klimaverträglicher und effizienter. Der schienen- und straßengebundene ÖPNV sollte in den Zeiten des Klimawandels und der Verteuerung der Ressourcen seine ökologischen Effizienzvorteile voll ausschöpfen.



Abb. 1

Straßenverkehr ist nach einer repräsentativen Umfrage des Umweltbundesamtes von 2010 zudem die Hauptquelle für Lärmbelastungen der Bevölkerung. Mehr als die Hälfte der Befragten fühlte sich demnach von Straßenlärm gestört oder belästigt. Beim Schienenverkehr gaben dagegen 78 Prozent an, überhaupt nicht gestört oder belästigt zu werden.

**» Der motorisierte Individualverkehr ist subventioniert, klimaschädlich, laut und luftverschmutzend!**

### *Flächenverbrauch*

Auch bezüglich des direkten Flächenbedarfs der verschiedenen Verkehrssysteme, also des Flächenbedarfs für Verkehrswege und Stellplätze, ist der Schienenverkehr das sparsamste Verkehrsmittel. Das Auto zeigt den mit Abstand höchsten Flächenbedarf der Stadtverkehrsmittel im fließenden Verkehr. Die Straßenbahn auf ihrer eigenen Trasse benötigt nur ein Drittel, der Bus auf seiner Busspur weniger als die Hälfte dieser Fläche. Auf Mischspuren und bei höheren Takt-dichten reduziert sich der Flächenbedarf des ÖPNV nochmals deutlich.



Abb. 2



# Masterplan SACHSENTAKT 21

Der Masterplan SACHSENTAKT 21 schlägt Maßnahmen vor, wie die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen in allen Räumen Sachsens mit einem attraktiven Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gewährleistet werden kann. Eine integrierte Strategie für alle öffentlichen Fern-, Regional- und Nahverkehre gewährleistet eine häufigere Erreichbarkeit aller Orte. Eine Qualitätssteigerung der ÖPNV-/SPNV-Angebote in Sachsen erfordert eine klare Angebotsstruktur mit einer funktionierenden Reisekette vom Ausgangsort

zum Ziel, die Einführung des Integralen Taktfahrplans, den Stundentakt sowie eine deutliche Verbesserung der Servicequalität in und um die Bahn.



Abb. 3

Eine gezielte Verknüpfung, Vertaktung und Umorganisation vorhandener Angebote, die Vervollständigung des Bahnnetzes sowie eine Anpassung rechtlicher Rahmenbedingungen führt zu einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen ohne drastisch höhere Ausgaben als heute. Dies ist durch geschickten Mitteleinsatz und intelligente Angebots-

planung möglich. Wesentliche Anteile der anfallenden Mehrkosten im Betrieb können durch Mehreinnahmen und eine optimierte Betriebs- und Umlaufplanung erbracht werden. Eine Qualitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, die in einer Nachfragesteigerung mündet, erfolgt auch durch kundenfreundlichere Angebote, mehr Fahrgastrechte und durch einen sachsenweit einheitlichen Nahverkehrstarif.

**» Eine Verdopplung der Fahrgastzahlen kann ohne drastisch höhere Ausgaben als heute erreicht werden!**

## Ein Verkehrsangebot mit Struktur



Abb. 4

### *Fernverkehr*

Im ersten Schritt ist die Strecke Berlin – Dresden so auszubauen, dass die Fahrzeit auf ca. eine Stunde reduziert und im Stundentakt bedient wird.

Die heute vom Fernverkehr weitgehend abgekoppelten Teile Sachsens, insbesondere Chemnitz, Ost- und Westsachsen, sollen schrittweise an das Fernverkehrsnetz eingebunden werden. Die Fernverkehrsanbindung von Chemnitz mittels voll-

ständiger Elektrifizierung der Strecke nach Leipzig ist bereits als Vorplanung des Freistaats vorhanden. Diese Fernverkehrsangebote dürfen aber nicht zu einer Einschränkung der stündlichen Angebote im schnellen Regionalverkehr führen.

### ***Schneller Regionalverkehr***

Derzeit wird in Sachsen nur auf wenigen Linien ein stündlicher Regionalexpressverkehr (RE) angeboten. Neben den Verbindungen Leipzig - Dresden, Leipzig - Chemnitz und auf der Sachsenmagistrale bieten nur Einzelstrecken die im SACHSENTAKT 21 angestrebten Komfortmerkmale. Der schnelle Regionalverkehr sollte aber mit dichtem Netz und attraktiver Reisezeit das Grundgerüst im SACHSENTAKT 21 bilden.



Abb. 5

### ***Regionalbahnen, S-Bahnen***

Ausgehend vom RE-Netz erschließen die Regionalbahnen Gebiete mit geringerer Einwohnerdichte. Sie gewährleisten die verkehrliche Feinerschließung auf der Schiene und bilden das Bindeglied zwischen der Region und den überregionalen Achsen. Abseits der S-Bahnnetze der Ballungsräume können nach dem Vorbild der Vogtlandbahn Regionalnetze mit eigenem Image entstehen. Durch moderne Fahrzeuge, gut ausgebaute Strecken und einen Stundentakt wird flächendeckend ein attraktives Angebot auf der Schiene geschaffen. Im Sinne des SACHSENTAKT 21 sind alle Zubringerverkehre zeitlich mit dem schnellen Regionalverkehr abzustimmen, um kurze Umsteigezeiten zu jeder Stunde zu ermöglichen.



Abb. 6

### ***TaktBus***

Der TaktBus schließt als neu entwickeltes Angebot die Lücken bei fehlenden Bahn- oder Direktverbindungen insbesondere zwischen benachbarten Mittelzentren. TaktBusse sollen Umsteigeknoten und die jeweiligen Stadtzentren verbinden und somit auf Streckenverbindungen ohne Bahnverkehr ein stündliches kundenfreundliches Angebot zur Verfügung stellen. Bei nachfragestarken Relationen bildet er den Vorlauf für Reaktivierungen von Bahnstrecken. Der TaktBus bedient alle wichtigen Bahnhöfe, Ortszentren und Umsteigepunkte auf möglichst direktem und somit schnellstem Wege.

Traditionell haben Busse ein schlechteres Image als Bahnen. Daher sollte das System so unkompliziert und komfortabel wie möglich sein: Vorteilhaft



Abb. 7



ist daher ein ganztägiger Stundentakt an allen sieben Wochentagen sowie der Einsatz modernster Fahrzeuge mit zusätzlichem Service.

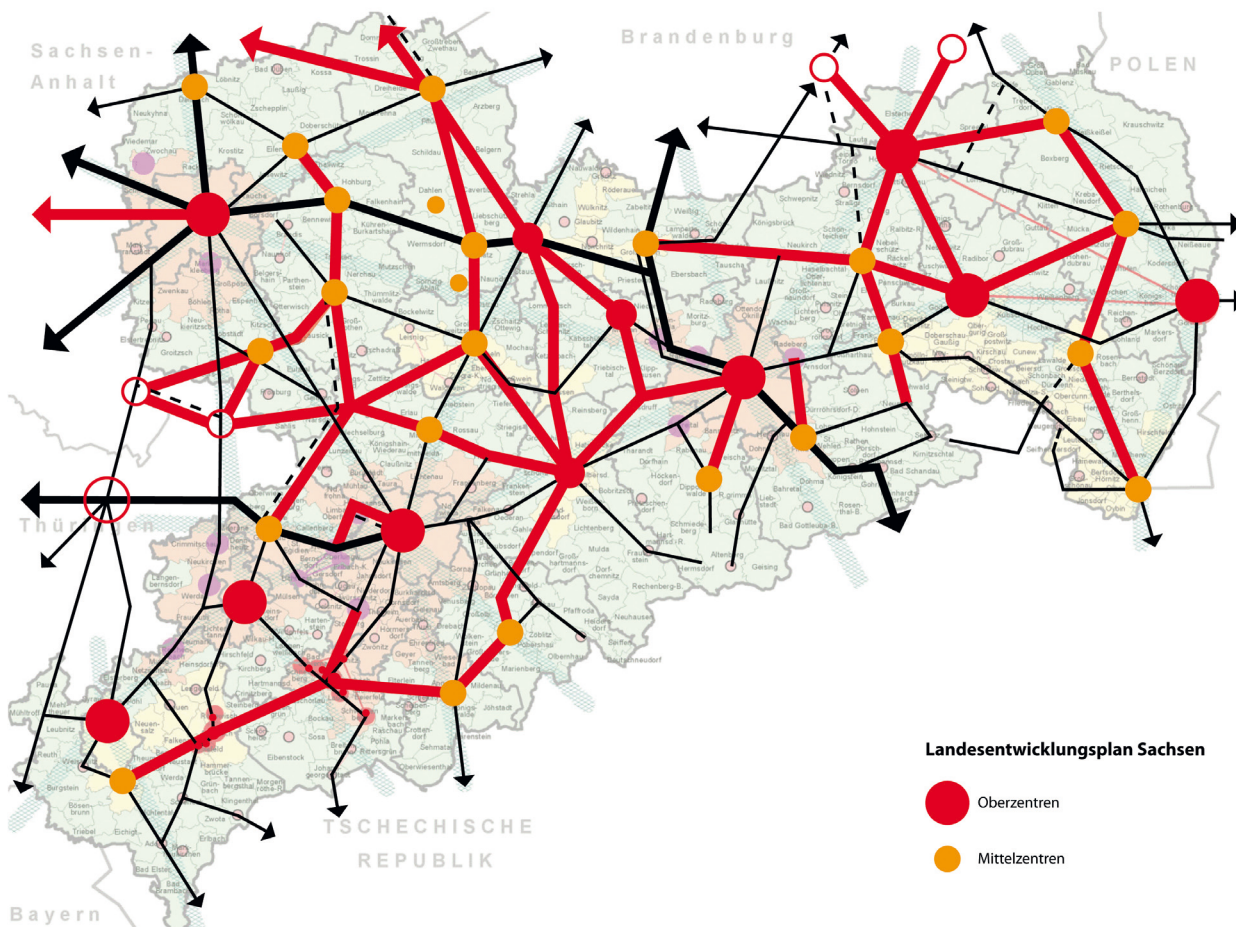


Abb. 8: Mögliches Netz für den TaktBus

### **Lokale Busverkehre und alternative Bedienformen**

Der TaktBus kann aufgrund der gewünschten Schnelligkeit und Direktheit nicht in ganz



Abb. 9

Sachsen für eine gute Erschließung sorgen. Es müssen daher ergänzende lokale Busverkehre und alternative Bedienformen angeboten werden. Diese Angebote müssen auf das System der TaktBusse abgestimmt werden. In jedem Fall sollten alle Fahrten auf dem Taktprinzip beruhen, um an Umsteigehaltestellen eine zügige Weiterfahrt zu ermöglichen. Eine vertiefende Betrachtung dieser Angebote erfolgt in der Broschüre „Alternative Bedienformen“.

**» Alternative Bedienformen gewährleisten eine Feinerschließung mit Konzept, wo der ÖPNV sonst planlos zusammengestrichen werden würde!**



## Integraler Taktfahrplan für Sachsen

Ausgehend von der sehr guten räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit des Autos wurde der Integrale Taktfahrplan (ITF) für den öffentlichen Verkehr entwickelt. Durch den Stundentakt müssen sich die Kunden nur eine einzige Abfahrtsminute merken, denn sie gilt zu jeder Stunde an jedem Tag. Somit kann eine ähnliche zeitliche Verfügbarkeit wie beim Auto hergestellt werden.

Um bei der räumlichen Verfügbarkeit mit dem Auto mithalten zu können, müssen viele Anschlüsse zwischen den Linien angeboten und garantiert werden, schließlich kann eine einzige Linie niemals alle möglichen Ziele zugleich bedienen. Dazu werden Knotenpunkte definiert, an denen sich verschiedene Linien zur gleichen Zeit treffen.

**» Der Integrale Taktfahrplan gewährleistet Verbindungen zu jeder Stunde in jede Richtung.**

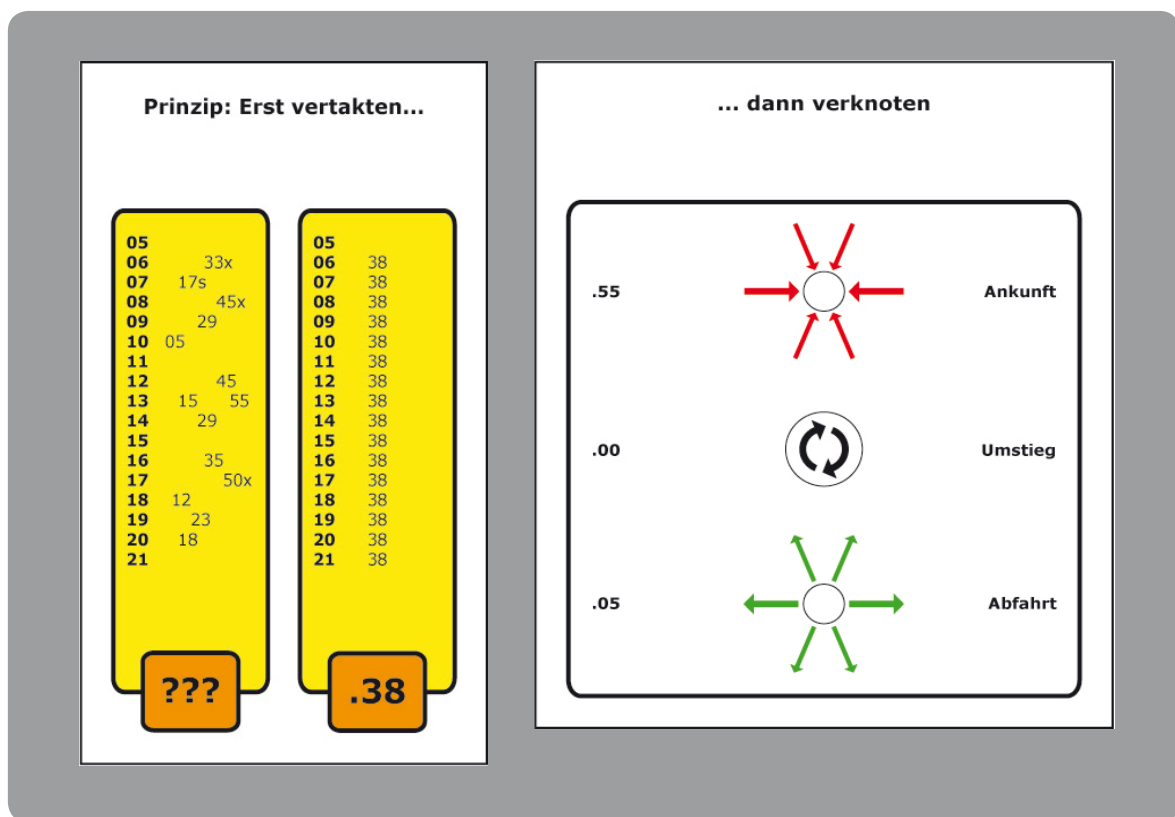


Abb. 10: Funktionsweise des Integralen Taktfahrplans

Damit eine Linie ohne lange Wartezeiten mehrere Knotenpunkte nacheinander bedienen kann, muss die Fahrtzeit zwischen den Knotenpunkten jeweils knapp unter 30, 60, 90 usw. Minuten betragen. Dies erfordert insbesondere im Schienenverkehr punktuelle Ausbaumaßnahmen, aber keine teuren Großprojekte. Im Busverkehr ist meist eine entsprechende Fahrtzeit über eine angepasste Linienführung möglich.

» Das Prinzip des Integralen Taktfahrplans: nicht so schnell wie möglich, sondern so schnell wie nötig.

## Schwarze Zukunft? Takte ausdünnen und Strecken stilllegen

Im Landesverkehrsplan Sachsen 2025 sind alle Streckenabschnitte, auf denen die Nachfrage auf unter 550 Personenkilometer pro Streckenkilometer prognostiziert wird, aufgeführt. Dort soll grundsätzlich auf Busverkehr oder alternative Bedienformen umgestellt werden. In Abbildung 11 ist dargestellt, wie das Eisenbahnnetz ausgehend vom Fahrplanjahr 2014 zusammenschrumpfen würde, wenn diese Streckenabschnitte stillgelegt würden.

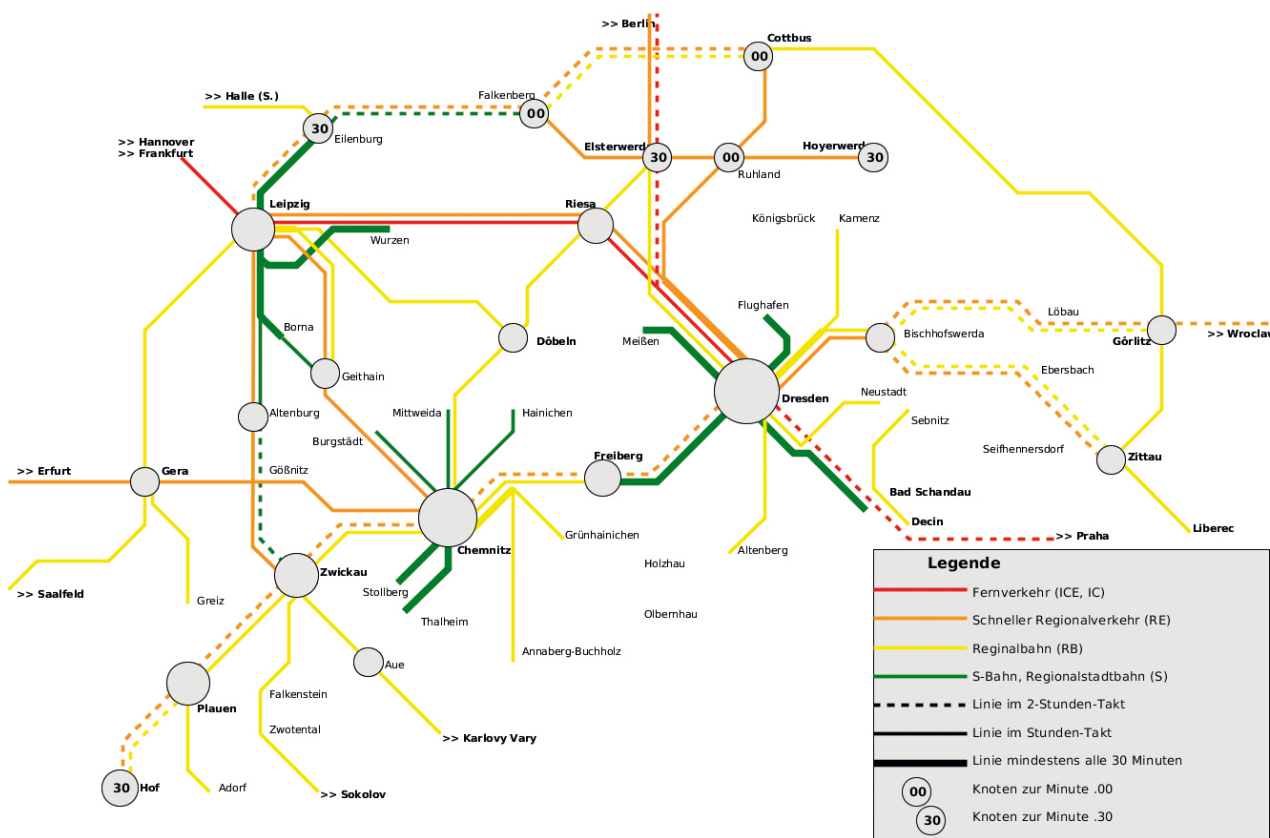


Abb. 11: Schienenverkehr in Sachsen - Entwicklungstendenz nach Landesverkehrsplan Sachsen 2025 (eigene Darstellung)

### Stilllegungen

- Zittau - Seifhennersdorf
- Neustadt - Sebnitz
- Hoyerswerda - Horka
- Königsbrück - Klotzsche
- Meißen - Döbeln
- Holzgau - Freiberg
- Grünhainichen - Olbernhau

- Annaberg-Buchholz - Vejprty
- Thalheim - Aue
- Stollberg - St. Egidien
- Falkenstein - Herlasgrün
- Adorf - Cheb
- Greiz - Plauen - Weischlitz
- Weida - Mehlteuer

Der Fernverkehr wird sich bei Fortsetzung der bisherigen Landespolitik nicht weiterentwickeln. Auf der Sachsen-Franken-Magistrale ist nach dem Verlauf der bisherigen Finanzierungsverhandlungen von einer Taktreduzierung auf einen Zweistundentakt auszugehen.

## GRÜNE: Verdopplung der Fahrgastzahlen und Streckenreaktivierung

Grundlage des ITF in Sachsen ist ein System von Taktknoten an Orten, an denen sich mehrere Strecken begegnen und in denen eine gut merkbare Taktzeit (Minute .00 oder .30) eingeführt werden soll, also insbesondere in Ober- und Mittelzentren. Nicht jedes Mittelzentrum ist wiederum als Knoten geeignet, sei es, weil es nur eine Durchgangsstation darstellt, oder weil die Abstände zu anderen Knoten nicht geeignet sind (z. B. Torgau und Bautzen). Unabhängig davon erhält jeder Haltepunkt eine stündlich wiederkehrende Taktminute für die Anschlüsse zu allen anderen Verkehrsmitteln, die auf diese Zeiten abgestimmt werden sollen.

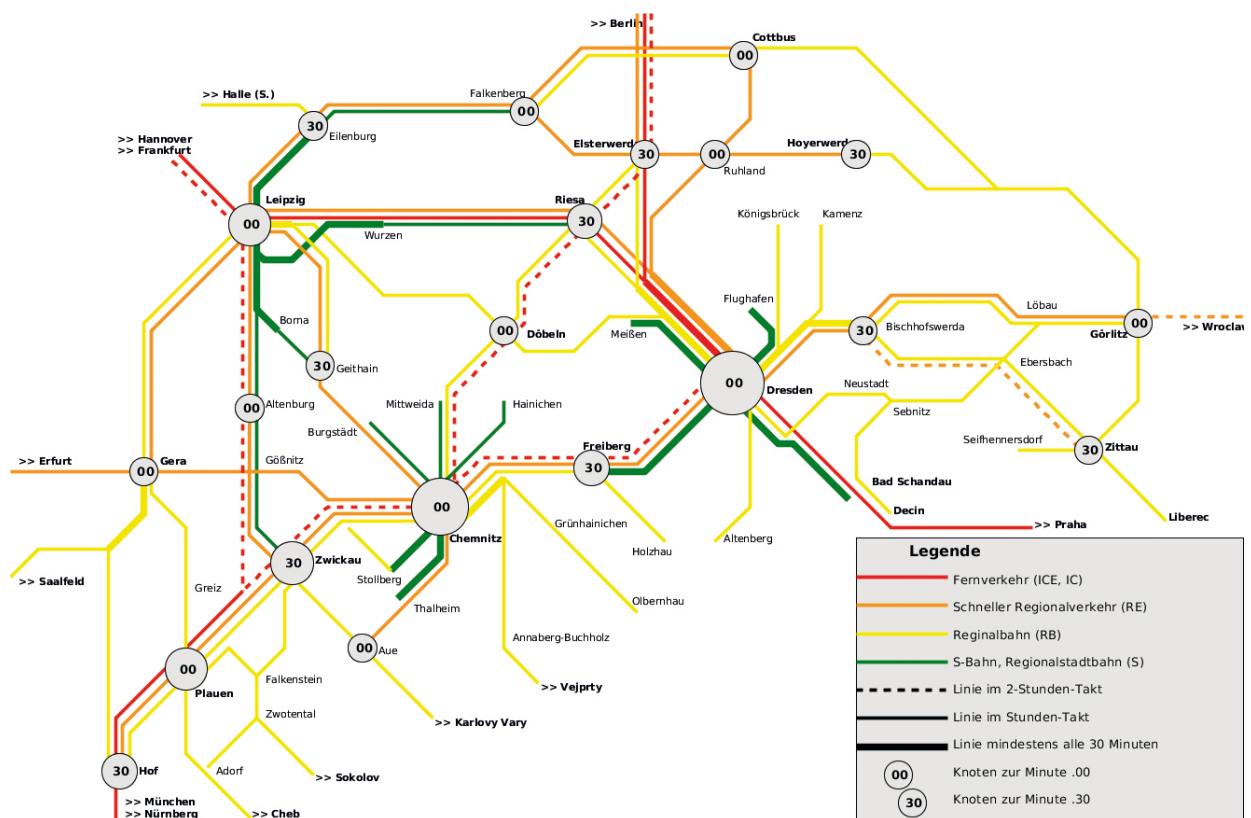


Abb. 12: Schienenverkehr in Sachsen - Masterplan SACHSENTAKT 21, Effizienzzenario x2 (eigene Darstellung)

### ***Streckenreaktivierungen***

- Sebnitz - Ebersbach - Löbau
- Zwotental - Adorf

### ***Angebotsverbesserungen***

- Bischofswerda - Görlitz/Zittau
- Cottbus - Falkenberg - Leipzig
- Hoyerswerda - Görlitz
- Leipzig - Riesa - Dresden
- Döbeln - Meißen - Dresden
- Altenburg - Zwickau
- Leipzig - Gera - Hof
- durchgehender Stundentakt im Erzgebirge und im Vogtland

Voraussetzung für die Einführung des SACHSENTAKT 21 sind Ausbaumaßnahmen der Eisenbahninfrastruktur, die sich aufgrund der bisher noch zu langen Fahrzeiten zwischen Knotenpunkten ergeben. Die auffälligsten Lücken bestehen in den folgenden Abschnitten:

- Riesa - Dresden
- Dresden - Görlitz
- Zittau - Cottbus
- Leipzig - Plauen / Zwickau

Der dringend notwendige Ausbau der Strecke Leipzig - Dresden ist immer noch nicht abgeschlossen, obwohl es sich hier um ein Verkehrsprojekt Deutsche Einheit handelt. Im Abschnitt zwischen Riesa und Dresden Hauptbahnhof soll dieser Ausbau nach Auskunft der Bahn erst 2016 umgesetzt sein.

Andererseits ist bereits ein großer Teil des Netzes ITF-geeignet. Dazu gehören Strecken wie die Sachsen-Franken-Magistrale zwischen Dresden und Hof mit nahezu perfekten Fahrzeiten unter 30 Minuten zwischen den Taktknoten oder die Strecken Leipzig - Chemnitz und Chemnitz – Riesa mit einer Fahrzeit von fast einer Stunde.

### **Klare Zuständigkeiten durch drei Zweckverbände**

Das sächsische ÖPNV-Gesetz weist die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr den Verkehrszweckverbänden zu, die für die Bestellung des regionalen Schienenverkehrs und die Nahverkehrstarife zuständig sind.

Die Aufteilung Sachsens in aktuell fünf Verkehrsverbünde führt zu Abstimmungsdefiziten, komplizierten Tarifstrukturen und zu einer fehlenden Gesamtstrategie. Leider sorgt die derzeitige sächsische Regierung weder für eine Abstimmung zwischen den Verbünden noch für eine Abstimmung mit den Nachbarländern.

Für eine verbindliche landesweite Planung fehlt ebenso die Rechtsgrundlage wie für die Einführung eines sachsenweiten Tarifs. Daher wird vorgeschlagen, dass das Land für die verbindliche Planung des landesweiten Bahnverkehrs zuständig ist - insbesondere für den schnellen Regionalverkehr und bestimmte TaktBuslinien - und den landesweiten Tarif festlegt. Aufgabenträgerschaft für die regionalen Angebote wie Regional- und S-Bahnen, Bus und Straßenbahnen sowie die Erstellung der Nahverkehrspläne übernehmen die Zweckverbände. Um eine verkehrlich sinnvolle Aufteilung zu erhalten, wird eine Verbandsstruktur mit drei Zweckverbänden vorgeschlagen:

- Chemnitz, Westsachsen
- Leipzig, Mittelsachsen (mit weiterer Zusammenarbeit im MDV)
- Dresden, Ostsachsen

## **Ein einheitlicher Tarif für ganz Sachsen**

Der ITF benötigt einen einheitlichen Fahrschein für das gesamte Landesgebiet und für den gesamten Nahverkehr, vom schnellen Regionalverkehr über Regionalbahnen bis zum Anrufsammeltaxi oder Bürgerbus. Er kann nach Beteiligung der Zweckverbände, Kommunen, Verkehrsunternehmen und der Öffentlichkeit ebenfalls auf Landesebene durch eine Rechtsverordnung festgelegt werden. Perspektivisch kann dieser zu einem Dreiländertarif für Mitteldeutschland ausgebaut werden, in den auch die heute verbundlosen Teile von Thüringen und Sachsen-Anhalt einbezogen werden könnten.

**» Einer für alle: Sachsentak und Sachsentarif.**

## **Für ein neues Bahngefühl**

### ***Unkomplizierte Fahrradmitnahme***

Mobilitätsketten führen von Tür zu Tür. Eine perfekte Ergänzung zum Bahnverkehr für längere Strecken ist das Fahrrad. Besonders im Randbereich größerer Städte oder im ländlichen Raum ist die Radfahrt zur nächstgelegenen Haltestelle bereits üblich und stellt eine Alternative zur kurzen Autofahrt dar. Räder müssen aber auch in Bahnen und Bussen mitgenommen werden können.

In Regionalzügen ist die Fahrradmitnahme zwar möglich, allerdings führt die kleinteilige Verbundstruktur in Sachsen zu unterschiedlichen Tarifbedingungen, die für den Fahrgast nur schwer nachvollziehbar sind. Eine Bahnfahrt mit dem Fahrrad quer durch Sachsen ist

zwar pauschal mit einer DB-Fahrradkarte möglich, aber nicht in jedem Fall nötig. Fährt man also andere als die vertrauten Wege, ist das Risiko des falsch gewählten Tarifs hoch. Dieses Problem wird durch den sachsenweiten Tarif behoben.

Insbesondere bei Umbauten oder Neubeschaffung von Fahrzeugen müssen verbindliche



Standards für Mehrzweckbereiche (Mindestplatzzahl für Fahrräder) eingehalten werden. Die Festlegung der Standards muss auf Landesebene bei der strategischen Angebotsplanung erfolgen.

### ***Flächendeckende Informationssysteme***

Informationen im öffentlichen Verkehr gelten zwar „nur“ als weiche Faktoren, entscheiden aber maßgeblich über die Annahme von Angeboten. Informationen dürfen die Fahrgäste nicht abschrecken,

sie sollten dazu beitragen, neue hinzuzugewinnen. Anders als beim Individualverkehr ist der Informationsbedarf beim öffentlichen Verkehr deutlich höher. Gute Lesbarkeit, Hel-  
ligkeit der Haltepunkte und Fahrzeuge sowie die visuelle und akustische Verständlichkeit von Informationen sollten selbstverständlich sein.

Bahnhöfe sollten ein betreiberunabhängiger Umsteigepunkt für alle Verkehrsmittel sein und Informationen nicht nur für das jeweilige Verkehrsunternehmen angeboten werden. Dazu gehören auch Hinweise auf Taxiunternehmen, Anschlussbusse, Leihfahrräder, Tarife und Fahrplanänderungen. Neben den verkehrlichen Belangen sollten aber auch touristische Informationen, Stadtpläne, regionale Rad- und Wanderkarten oder auch aktuelle Hinweise auf die Wintersportverhältnisse in den Gebirgen verfügbar sein.

Moderne Informationstechniken wie Online- oder Handyauskünfte haben zwar den Informationszugang erleichtert, sie erreichen jedoch nicht jede Nutzergruppe. Informationssysteme wie Anzeigen oder Ansagen vor und während der Fahrt sollten Verspätungen oder Umsteigemöglichkeiten so einfach und verständlich wie möglich kommunizieren. An den Verkehrsstationen sollten Informationssysteme außerdem eine Hilfestellung für die Orientierung im Ort und Auskünfte über touristische Angebote geben. Untersuchungen haben ergeben, dass zielgruppengenaue Informationen über die Angebote der öffentlichen Verkehrsmittel auch für Gelegenheitsnutzer zu Fahrgaststeigerungen um 50 Prozent geführt haben.

### ***Guter Service***

Die beste Beratung ist immer noch die persönliche. Deshalb sollte trotz aller innovativen Zusatzangebote am Ziel von möglichst vielen personenbesetzten Bahnhöfen festgehalten werden. Außerdem lässt sich so auch zusätzlicher Service anbieten. Freundliche und kompetente Kundenbetreuer in allen Zügen geben auch unterwegs Auskünfte zu Tarifen und Fahrplänen und stehen bei Unregelmäßigkeiten mit Neuigkeiten zur Verfügung.



**» Persönliche Beratung durch Zugbegleiter kann durch keine Technik ersetzt werden.**

Fahrgäste haben Anspruch auf ein qualitativ hochwertiges Gesamtangebot. Die Beschränkung der DB-Zugbegleiter auf reine Kontroll- und Auskunftsfunktionen ohne weiteren Service für den Fahrgast ist überholt und kann nur aus der Geschichte der Bahn erklärt werden. Auch während der Fahrt sollte es problemlos möglich sein, eine günstige Erfrischung serviert zu bekommen. Statt überteuerte Getränke an den Fahrgästen vorbeizutragen, machen private Unternehmen mit kleinen Speisen und Getränken zum vernünftigen Preis Umsatz!

**» Kleine Snacks und Getränke im Zug sind zu günstigen Preisen möglich.**

Anders als beim Individualverkehr beginnt und endet jede Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr an einem klar definierten Punkt. Die Bahnhöfe und Zugangsstellen sind daher als Visitenkarte des Schienenverkehrs prägend für ein positives oder negatives Image des ÖPNV. Qualitätskriterien für Bahnhöfe sind gute Erreichbarkeit und Erschließung in einem lebendigen und intakten Stadt- oder Ortsgefüge, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln sowie vielfältige Dienstleistungsangebote im Bahnhof, der ihn im Idealfall zum Stadtteilzentrum werden lässt.

**» Bahnhöfe sind die Visitenkarten der Ortschaften und des Bahnverkehrs!**

### ***Tourismus mit Bahn und Bus***

Öffentliche Verkehrsmittel haben im wachsenden Freizeitverkehr ein großes Potenzial als Alternative zum Individualverkehr. Im sächsisch-bayrisch-böhmischen Vogtland verkehren regelmäßig Regionalzüge, die insbesondere am Wochenende und zum Wintersport rege genutzt werden. Der Regionalexpress von Dresden nach Zittau verkehrt mehrmals täglich bis Liberec und am Wochenende sogar nach Tanvald im Isergebirge oder Harrachov im Riesengebirge. Wünschenswert wäre eine umsteigefreie Verbindung von Leipzig nach Karlsbad, wie sie bis in die 1980er Jahre unter dem Namen Karola bestand. Der sogenannte Bäderexpress, der traditionell Leipzig mit den sächsischen Kurbädern verband, endet heute schon in Adorf und sollte wieder über Bad Elster und Bad Brambach nach Franzensbad und Marienbad verlängert werden.

Durch eine gezielte touristische Vermarktung der Bahnstrecken entsteht ein Doppelnutzen: es wird der regionale Tourismus gestärkt und Bahnen wie Bussen werden in Zeiten mit geringer Nachfrage Fahrgäste zugeführt, was die wirtschaftliche Grundlage für den im SACHSENTAKT 21 angestrebten Stundentakt auch am Wochenende bildet.

Abseits der Bahnstrecken kann die Fahrradmitnahme im Bus durch Fahrradanhänger (Platz für bis zu 20 Fahrräder) attraktiver gestaltet werden.

## Finanzierung durch mehr Fahrgäste und höhere Effizienz

### *Investitionskosten sind überschaubar*

Die Umsetzung des Sachsentaktes erfordert auf einzelnen Strecken Maßnahmen an der Infrastruktur. So sind Anpassungen bzw. Optimierungen der Linien notwendig, z.B. die Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit oder die Beseitigung von Langsamfahrstellen. Damit wird sichergestellt, dass die Fahrzeiten erreicht werden, die für eine gute Taktverknüpfung bzw. Umlaufplanung entscheidend sind. Finanziell durch den Bund gesichert sind bisher der Ausbau Dresden – Leipzig sowie die Elektrifizierung Reichenbach – Hof. Ohne feste Finanzierung sind derzeit die Bedarfsplanmaßnahme Cottbus – Görlitz sowie die für den Bundesverkehrswegeplan angemeldete Maßnahme Dresden – Görlitz. Hinzu kommt die Elektrifizierung Leipzig – Chemnitz, deren Aufnahme in den nächsten Bundesverkehrswegeplan vom Freistaat gefordert wird. Lassen sich für diese Maßnahmen Bundesmittel generieren, muss Sachsen für die übrigen identifizierten Maßnahmen eigene Mittel in Höhe von ca. 430 Mio. € aufbringen. Fließen für keines der Projekte ohne feste Finanzierung Bundesmittel, steigt der Investitionsbedarf für den Freistaat um ca. 560 Mio. € auf knapp eine Milliarde Euro. Zum Vergleich: die von der sächsischen Staatsregierung gewünschte Neubaustrecke Dresden – Prag würde mindestens 2 Mrd. Euro kosten.

Diese Kosten sind zudem vor der langfristigen Perspektive sowie ihrem Nutzen zu betrachten. Bei einer Nutzungsdauer von ca. 20 Jahren ergibt dies Kosten von ca. 50 Mio. Euro pro Jahr. Dies entspricht lediglich knapp 10 Prozent der sächsischen Regionalisierungsmittel.

**» Die Umsetzung des SACHSENTAKT 21 erfordert nur auf einigen Linien Infrastrukturmaßnahmen zu überschaubaren Kosten.**

### *Übersicht der in der Kostenabschätzung berücksichtigten Strecken*



- Leipzig - Riesa - Dresden
- Leipzig - Zeitz
- Leipzig - Döbeln
- Leipzig - Bad Lausick - Geithain
- Leipzig - Chemnitz
- Dresden - Görlitz
- Bischofswerda - Zittau
- Görlitz - Cottbus
- Zwickau - Johanngeorgenstadt



- Chemnitz - Aue
- Plauen - Gera
- Nürnberg inkl. Altenburg - Zwickau
- Reichenbach - Plauen - Hof
- Pirna - Neustadt - Bad Schandau

### ***Geringere Kosten durch Umlaufoptimierung***

Die laufenden Kosten pro Zugkilometer können gesenkt werden, wenn die Umlaufzeiten verkürzt und so der Fahrzeugbedarf gesenkt wird. Umlaufoptimierung bewirkt eine Senkung des Betriebsaufwands durch weniger Zugmaterial und Personalaufwand. Einsparpotenziale liegen zum einen in der Verkürzung langer Umlaufpausen der Fahrzeuge an den Endpunkten der Strecke und zum anderen in der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit. Hier besteht ein Zusammenhang zwischen Fahrplan, Infrastruktur und Fahrzeugtechnik. Die Einführung eines ITF bewirkt schon systembedingt eine Optimierung der Umläufe. So sind beispielsweise auf der Strecke Leipzig – Chemnitz wegen der deutlichen Reduzierung der Fahrzeit auf 59 Minuten nur noch halb so viele Züge notwendig wie vor dem Streckenausbau. Insgesamt dürfte mit einer Umlaufoptimierung eine Steigerung der SPNV-Angebote um schätzungsweise 10 Prozent erreicht werden können.

### ***Mehr Einnahmen durch mehr Fahrgäste***

Eine gezielte Verknüpfung, Vertaktung und Umorganisation vorhandener Angebote, die Vervollständigung des Bahnnetzes sowie eine Anpassung rechtlicher Rahmenbedingungen führt zu mehr Fahrgästen. Eine Verdopplung der Fahrgäste ist bei Schaffung eines ITF und damit einer deutlich höheren Nahverkehrsqualität durch geschickten Mitteleinsatz und intelligente Angebotsplanung möglich. Insgesamt ist auch dieses Nachfrageziel im gesamtdeutschen Vergleich eher noch unterdurchschnittlich, aber bezogen auf den bisherigen Verkehr ein sehr ehrgeiziges Ziel. Das Wichtigste ist aber: doppelt so viele Fahrgäste kaufen auch doppelt so viele Fahrkarten. Einnahmensteigerungen durch eine Angebotsverbesserung tragen also systemimmanent zur Refinanzierung der Projekte bei.

**» Doppelt so viele Fahrgäste kaufen auch doppelt so viele Fahrkarten!**

### ***Vollständige Ausschöpfung der Regionalisierungsmittel***

Bei Berücksichtigung der verschiedenen Kosten- und Leistungsparameter wie Infrastrukturkosten, Fahrzeug- und Energiekosten, Personal-, Werkstatt- und Gemeinkosten sowie nach Abzug der erwarteten Erlöse für die Umsetzung des Sachsentaktes (Verdopplung der Nachfrage) ist mit jährlichen Betriebskosten zwischen 370 und 450 Mio. Euro zu rechnen. Diesem Zuschussbedarf sind die zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel Sachsens gegenüberzustellen. Diese lagen im Jahr 2012 bei 507 Mio. Euro und werden

bis 2014 auf 523 Mio. Euro steigen. Die weitere Entwicklung ist derzeit noch offen. 2012 flossen davon gemäß ÖPNV FinVO 374 Mio. Euro – ca. 74 Prozent – vom Freistaat an die Aufgabenträger im SPNV. 2014 waren es 392 Mio. Euro. In anderen Bundesländern liegt die Quote deutlich höher als in Sachsen. Acht von 16 Bundesländern hatten 2008 eine Weiterreichungsquote von 80-91 Prozent. Von diesen zur Verfügung stehenden Geldern verwenden die Aufgabenträger ca. 85 Prozent für den reinen SPNV-Betrieb, d. h., es stünden 2012 schätzungsweise lediglich 318 Mio. Euro für SPNV zur Verfügung. Abhilfe kann einnahmeseitig vor allem eine Erhöhung der Mittelzuweisung an die Aufgabenträger schaffen. Bei einer Weiterreichungsquote von 85 Prozent hätten die Aufgabenträger 2012 366 Mio. Euro für SPNV-Betrieb zur Verfügung. Dann wäre die anvisierte Angebotsausweitung im Optimalfall nahezu ohne Mehrkosten zu finanzieren. Gelänge zudem eine weitere Steigerung der Nachfrage und/oder Erhöhung der Erlösanteile, verringert dies den Zuschussbedarf der Aufgabenträger zusätzlich.

**» Bei vollständiger Ausschöpfung der Regionalisierungsmittel können die Betriebskosten ohne Mehraufwand gedeckt werden.**

# Referenzregionen

## Ostsachsen

### *Heutige Situation*

Im derzeitigen Bahnangebot in Ostsachsen fehlen Fernverkehrsverbindungen. Die Fertigstellung der Ausbaustrecke Görlitz – Cottbus im Zuge der Verbindung nach Berlin (Elektrifizierung und 160 km/h) ist noch nicht abzusehen, obwohl die Strecke im Bundesverkehrswegeplan 2003 als vordringlicher Bedarf gemeldet ist. Die wenigen Verbindungen im schnellen Regionalverkehr werden nur im Zweistundentakt angeboten.

Das ostsächsische ÖPNV-/SPNV-Netz ist durch zahlreiche Schwächen gekennzeichnet. So wurde über viele Jahre die Instandhaltung vernachlässigt und der Ausbau der Infrastruktur erfolgte stark verspätet. Dies betrifft die Sanierung von Gleisanlagen, Brücken und sonstigen baulichen Anlagen. Zudem bestehen viele Langsamfahrstellen und eine veraltete Sicherungstechnik. Das einst dichte Bahnnetz ist stark geschrumpft und weist zahlreiche Netzlücken auf, auch zwischen Mittelzentren wie Löbau und Zittau oder Bautzen und Hoyerswerda.

Gleichzeitig wird der Ausbau des Straßennetzes weiter vorangetrieben (etwa der Neubau der B178) und der Wettbewerbsvorteil für den Autoverkehr weiter verstärkt. Einschränkungen von Angeboten im Schienenverkehr und Streckenstilllegungen sind die Folge.

**» Kein Fernverkehr, vernachlässigte Instandhaltung, Streckenstilllegungen und ambitionierter Straßenneubau machen dem ÖPNV zu schaffen!**

### *Dresden-Wroclaw-Express als Fernverkehrszug im Zweistundentakt*

Der Dresden-Wroclaw-Express wurde ab März 2009 mit drei Zugpaaren am Tag angeboten. Aufgrund der Direktverbindung und der Fahrzeitverkürzung um 40 Minuten auf 3,5 Stunden konnte eine große Resonanz erzielt werden. Vorgeschlagen wird die baldige Einführung eines Zweistundentaktes sowie die stufenweise Umsetzung eines Taktknotenkonzeptes im grenzüberschreitenden Bahnverkehr im Raum Ostsachsen / Liberec / Jelenia Gora / Riesengebirge / Wroclaw bis 2016. Somit muss das heute nur noch auf Nahverkehr ausgerichtete Angebot soweit verbessert werden, dass die heute bereits ausgelasteten Züge ein kundenfreundliches Angebot erkennen lassen. Zudem sollte auch die Umstellung zum Fernverkehr vorgesehen werden.

### *„Elbe-Neiße-Sprinter“ als neuer Drei-Länder-Express*

Ein Elbe-Neiße-Sprinter könnte als Drei-Länder-Express Tschechien, Sachsen und Polen von Decin über Bad Schandau, Sebnitz, Rumburk, Ebersbach und Löbau mit Görlitz (Zgorzelec) verbinden.



Heute ist diese Strecke nur mit vielfachen Umstiegen und sehr ungünstigen Übergangszeiten zu nutzen. Die Zusammenbindung vorhandener Verkehrsleistungen schafft ohne Mehraufwand neue und schnelle Verbindungen und sichert derzeit wenig nachgefragte Streckenabschnitte. Erforderlich sind hierzu der Lückenschluss Sebnitz - Dolni Poustevna, die Wiederinbetriebnahme der

Strecke Rumburk – Ebersbach und die Reaktivierung des Regelverkehrs auf der Strecke Ebersbach – Löbau. Zudem ist die Infrastruktur zu ertüchtigen, da die derzeitige Streckenhöchstgeschwindigkeit zwischen Bad Schandau und Ebersbach/Löbau nur bei 60 bzw. 50 km/h liegt.

**» Durch Reaktivierung von kurzen Abschnitten kann bei gleichem Betriebsaufwand ein deutlich attraktiveres Angebot geschaffen werden.**

### ***TaktBus***

Die Chancen eines TaktBus-Systems in Ostsachsen wurden anhand der Verkehrsbeziehungen und -bedürfnisse sowie der Bedeutung der Städte im sächsischen Raumsystem ermittelt. Dabei wurden die bestehenden Fahrpläne und das Liniennetz überprüft. Im Ergebnis werden Vorschläge entwickelt, welche Linien sich am besten eignen, neue Fahrgastpotenziale durch ein TaktBus-System zu erschließen.

#### **Dauerhafte Linien**

- Hoyerswerda – Spremberg
- Kamenz – Bischofswerda
- Kamenz – Bautzen
- Bautzen – Ebersbach
- Bautzen – Niesky
- Weißwasser – Niesky

#### **Linien als Vorlaufbetrieb für Eisenbahnstreckenreaktivierung**

- Ebersbach – Löbau
- Löbau – Zittau
- Kamenz – Hoyerswerda
- Hoyerswerda – Weißwasser
- Bautzen – Hoyerswerda

## Südwestsachsen

### Heutige Situation

Die Lage des SPNV in Südwestsachsen stellt sich widersprüchlich dar: Einerseits wird die Region geprägt durch vorbildliche Angebote wie die Vogtlandbahn, die bereits seit den Neunzigerjahren auf sehr umfangreich sanierten Strecken eine dichte und attraktive Bedienung des Gebietes gewährleisten. Auf der anderen Seite ist der gesamte südwest-sächsische Raum vollständig vom deutschen Fernverkehrsnetz abgehängt.

Ersatzprodukte auf der Sachsen-Franken-Magistrale stellen in keiner Weise ein adäquates Angebot dar. Als besonderes Problem erweist sich der Einsatz von für längere Fahrstrecken vollkommen ungeeigneten Dieseltriebwagen der Baureihe 612. Für die Anbindungen an den Raum Leipzig über Altenburg bestehen schnelle Verbindungen im Regionalverkehr höchstens alle zwei Stunden, auf der Strecke von Plauen nach Leipzig nur mit Umstieg in Werdau.

Bei den Verbindungen in die Nachbarländer ist eine absurde Situation festzustellen: Durch das EU-Projekt Egronet bestehen zwischen Tschechien und Sachsen teilweise bessere Angebote als zwischen Sachsen und Thüringen. Dies betrifft nicht nur die Angebotsstruktur, sondern auch die entsprechenden Informationen. Nach der im Jahr 2008 erfolgten Kreis- und Verwaltungsreform ist es dringend erforderlich, die Struktur der Aufgabenträgerschaft und Verkehrsverbünde zu überdenken und an die neuen Gegebenheiten anzupassen.

### „Mitte-Deutschland-Verbindung“ im Stundentakt bis Chemnitz

Die Verbindungsstrecke von Thüringen nach Sachsen ist wichtig für eine Verknüpfung der Oberzentren (Erfurt, Weimar, Jena, Gera, Chemnitz) in Mitteldeutschland. Die Direktanbindung nach Chemnitz fiel Ende 2011 der sächsischen Sparpolitik zum Opfer. Die Wiederbelebung des Regionalexpress zwischen Glauchau und Chemnitz mit gleichzeitiger Taktverdichtung stellt ein probates Mittel dar, um die „Mitte-Deutschland-Verbindung“ zu stärken.

### Konzept: Sächsisch-Fränkisches Fernverkehrskreuz

Zwischen Dresden und Nürnberg gab es bereits mehrere Versuche der Wiedereinführung eines Fernverkehrsangebotes. Da diese bislang gescheitert sind und das derzeitige Ersatzangebot mit Regionalverkehr für Fernreisende unbefriedigend ist, müssen für diese Strecke tragfähige Konzepte für ein hochwertiges Fernverkehrsangebot entwickelt werden. Dabei soll die Gelegenheit genutzt werden, aus der isolierten Betrachtung der Strecke auszubrechen und sie mit anderen sinnvoll zu verknüpfen.

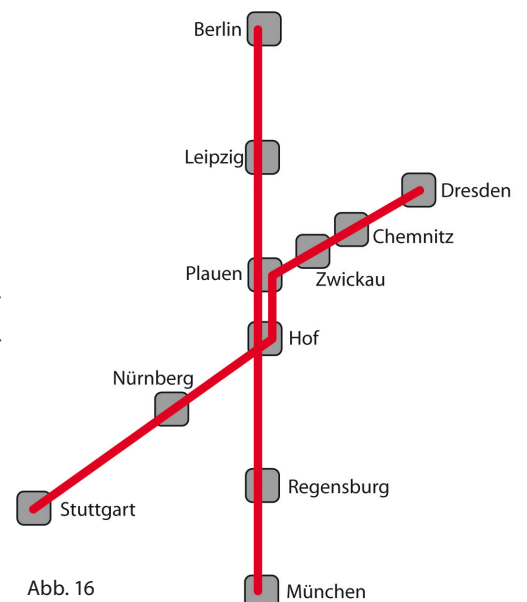


Abb. 16

Um die Einführung eines neuen Fernverkehrsproduktes langfristig tragfähig zu machen, sollten durch ein neues Konzept zusätzliche Fahrgastpotenziale und vollkommen neue Regionen erschlossen werden. Aus diesem Grunde wird das neue Sächsisch-Fränkische Fernverkehrskreuz vorgeschlagen. Hierbei wird die Kopplung der Linie Dresden – Nürnberg mit der heute isoliert verkehrenden IC-Linie Nürnberg – Stuttgart empfohlen und damit eine neue umsteigefreie Verbindung der Landeshauptstädte Dresden und Stuttgart geschaffen. Diese Linie kreuzt sich in Hof mit einer völlig neuen Fernverkehrslinie, die Leipzig über Plauen, Hof, Regensburg und Landshut mit München verbindet. Durch einen Korrespondenzhalt in Hof können Fahrgäste durch einmaliges Umsteigen die Ziele der jeweils anderen Strecke erreichen und sich somit gegenseitig zusätzliche Fahrgastpotenziale zuführen. Zu prüfen ist zudem eine Verlängerung der Linie nach Berlin, eventuell unter Einbindung der heute ebenfalls vom Fernverkehr abgehängten Städte Dessau und Potsdam. Voraussetzung für einen verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Betrieb der Strecke ist die Fortsetzung der Elektrifizierung auf dem Abschnitt zwischen Hof und Nürnberg. Die Elektrifizierung des Streckenabschnitts zwischen Hof und Regensburg über Marktredwitz und Schwandorf würde einen durchgehenden elektrischen Betrieb des vorgeschlagenen Netzes sicherstellen.

### ***Gute Erschließung durch Regionalbahnen und TaktBusse***

Das sehr dichte Städtennetz in Südwestsachsen ist auf den meisten Verbindungen gut mit Regionalverkehrsangeboten der Bahn erschlossen. Auf einigen Abschnitten muss das Angebot noch auf einen Stundentakt verdichtet werden (Chemnitz – Aue, Adorf – Bad Brambach). Die Verlängerung des Stundentaktes von Annaberg bis nach Vejprty, von Johannegeorgenstadt nach Karlovy Vary und von Bad Brambach nach Cheb in Tschechien ist vor allem für den internationalen Bahnverkehr von großer Wichtigkeit.

Für bestimmte Verbindungen jedoch ist der geografisch und historisch bedingte Verlauf der Bahnstrecken in den Tälern von Westerzgebirge und Vogtland nachteilig, denn es fehlen die Querverbindungen. Reine Bahnverbindungen haben deshalb häufig große Umwege und mehrmaliges Umsteigen zur Folge. Besonders wichtige Verbindungen werden deshalb bereits heute durch Busse abgedeckt, die aber meist nicht mit anderen Bus- und Bahnlinien abgestimmt sind. Vorgeschlagen wird deshalb eine Verbindung mehrerer Städte durch TaktBusse über Kreisgrenzen hinweg:

- Plauen – Auerbach
- Auerbach – Annaberg-Buchholz
- Annaberg-Buchholz – Marienberg
- Marienberg – Chemnitz



## Bahnstrecke Leipzig – Grimma – Döbeln – Meißen – Dresden

### *Heutige Situation*

Die von Leipzig nach Dresden über die Mittelzentren Grimma, Döbeln und Meißen verlaufende Linie ist aufgrund der in den letzten Jahren sinkenden Fahrgastzahlen eine gefährdete Verbindung. Durch die parallel verlaufende Autobahn A14 zwischen Nossen und Leipzig besteht ein attraktives Angebot für den PKW-Verkehr. Besonders betroffen von einer geringen Nutzung ist der Abschnitt Meißen – Döbeln, hier sind gerade einmal 200-300 Reisende pro Tag unterwegs.

Zudem wurde der früher gefahrene Stundentakt in einen Zweistundentakt ausgedünnt. Die laut dem Landesverkehrsplan Sachsen 2025 als unrentabel eingestufte Strecke soll somit durch Busverkehr ersetzt werden.



### *Privater Infrastrukturbetreiber*

Da die DB verlauten ließ, die Strecke abgeben zu wollen, wäre hier eine Übernahme durch einen privaten Anbieter eine sinnvolle Alternative, um den Bahnverkehr aufrechtzuerhalten. Meist können kleine Infrastrukturbetreiber Strecken kostengünstiger sanieren und Haltepunkte unbürokratischer und schneller einrichten.



### *Neue Haltepunkte und ohne Umstieg über Cossebaude nach Dresden*

Durch Taktverdichtung zum Stundentakt in der Hauptverkehrszeit entstehen für Berufspendler Alternativen zum Auto. Zudem sollten für den Freizeitverkehr bei Großveranstaltungen (Messeveranstaltung, Meißner Weinfest,...) zusätzliche Bahnen eingesetzt werden. Zu prüfen ist die Anlage neuer Haltepunkte an der Strecke um neue Bahnkunden zu akquirieren (bereits 2013 wurde der neue Haltepunkt Meißen-Altstadt eröffnet). Zu prüfen wäre auch eine neue Express-Verbindung von Döbeln nach Dresden über Cossebaude, da gerade die Ober- und Mittelzentren begehrte Abfahrts- und Ankunftspunkte darstellen. Im Zusammenspiel mit einem zwischen Döbeln und Meißen agierenden Regionalzug, der alle Halte bedient, wird ein Angebot generiert, dass die Strecke vor der Stilllegung retten könnte. Die Übergangszeiten am Halt in Meißen sollten kundenfreundlich minimiert werden, damit ein Übergang in die S-Bahn Richtung Dresden (evtl. ab 2014 im 15-Minuten-Takt) schnell vonstattengeht.

### ***Abstimmung zwischen Zug und Bus***

Durch eine Vertaktung mit den ab Dresden fahrenden Bussen nach Nossen kann eine Angebotsdoppelung verhindert werden. Vor Allem profitieren Schulkinder von diesem Angebot – dies gilt auch für die Linie 418 (Meißen – Deutschenbora – Nossen) und die Linie 750 (Döbeln – Roßwein – Nossen). Die Nutzung der Bahn für die täglichen Schulwege wäre sinnvoll. Hier müssen die Zubringer- und Abholbusverkehre von den Bahnhöfen sehr gut funktionieren – entsprechende Angebote müssen generiert werden. Vor allem in dieser dünn besiedelten Region muss dieses Angebot gehalten werden, damit die Unabhängigkeit vom Auto gefördert wird.

TaktBusse sollen die Lücken zwischen Geithain und Döbeln, Döbeln und Oschatz sowie zwischen Nossen und Riesa schließen. Zwischen Wurzen und Bad Lausick über Grimma existiert bereits der PlusBus des MDV, welcher sehr ähnliche Standards besitzt wie der TaktBus.

### ***Tarifdschungel lichten!***



Abb. 19

Aufgrund der geografischen Anordnung der Verkehrsverbünde VVO, MDV und VMS schneidet die Linie am Zwischenpunkt Döbeln alle drei Verbünde, was zu einer kundenunfreundlichen Tarifstruktur führt (Döbeln gehört seit August 2011 zum VMS – vorher MDV). So existiert zwar ein Übergangstarif von MDV zum VMS, ein verbundübergreifender Tarif zwischen VMS und VVO ist allerdings nicht vorhanden. Hier wäre als erster Schritt eine Angleichung der Tarife von VVO, MDV und VMS im Döbelner Gebiet sinnvoll. Längerfristig löst die im Kapitel „Ein einheitlicher Tarif für ganz Sachsen“ beschriebene Tarifstruktur das Problem.



# Publikationen und weiterführende Links

## **Publikationen der GRÜNEN-Fraktion im Sächsischen Landtag:**

### **Masterplan SACHSENTAKT 21 - Qualitätsoffensive für den Bahnverkehr II**

(Studie, Stand: Mai 2014)

### **Mobil bis in den letzten Winkel - Alternative Bedienformen im ländlichen Raum**

(Broschüre, Stand: November 2013)

### **Mobil bis in den letzten Winkel Sachsens**

(Faltblatt, Stand: August 2013)

### **Am Ende des Erdölzeitalters - GRÜNE Ideen für Konsequenzen in Sachsen**

(Faltblatt, Stand: Januar 2013)

### **Peak Oil - Herausforderung für Sachsen**

(Studie, Stand: Dezember 2012)

### **Was tun bei steigenden Benzinpreisen? Sprit sparen und mobil bleiben!**

(Faltblatt, Stand: August 2012 - nur noch als PDF erhältlich)

### **Lärmschutz geht vor**

(Faltblatt, Stand: August 2012)

### **Fest im Sattel - Radverkehr in Sachsen fördern**

(Faltblatt, Stand: August 2012)

### **Mobilität für alle! Gerecht - Flexibel - Ökologisch mit dem Mobilitätsticket**

(Faltblatt, Stand: April 2012)

### **Masterplan SACHSENTAKT 21 - Qualitätsoffensive für den Bahnverkehr I**

(Studie, Stand: April 2009 - nur noch als PDF erhältlich)

## **weiterführende Links:**

**Homepage zu GRÜNER Verkehrspolitik:** [www.mobiles-sachsen.de](http://www.mobiles-sachsen.de)

**Initiative deutschland-Takt:** <http://www.deutschland-takt.de/deutschlandtakt/>

**Vorträge u.a. zu Sachsen- und Deutschlandtakt auf der VVO-Fachtagung „Alles in Bewegung? SPNV in Sachsen“ (2014):**

<https://www.vvo-online.de/de/vvo/projekte-tagungen/VVO-Fachtagung-2014.cshtml>

# Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1:** Stau in Dresden auf der Königsbrücker Straße. Die Straßenbahn hängt in der Autokette fest. (Foto: Martin Roell, flickr.com, Lizenz CC BY SA 2.0)
- Abb. 2:** Haltestelle des Regionalverkehrs am Dresdner Hauptbahnhof. (Foto: Henry Mühlpfordt, flickr.com, Lizenz CC BY SA 2.0)
- Abb. 3:** S-Bahn Dresden - Tharandt. (Foto: Henry Mühlpfordt, flickr.com, Lizenz CC BY SA 2.0)
- Abb. 4:** Die GRÜNEN Landtagsabgeordneten demonstrieren vor dem Chemnitzer Hauptbahnhof für eine rasche Anbindung der Stadt an das Schienenfernverkehrsnetz. (Foto: Till Käbsch)
- Abb. 5:** Doppelstockzug für den schnellen Regionalverkehr (Foto: StadtLabor)
- Abb. 6:** Regionalbahn (Foto: StadtLabor)
- Abb. 7:** Lokaler Busverkehr (Foto: StadtLabor)
- Abb. 8:** Mögliches Netz für den TaktBus (Grafik aus Studie SACHSENTAKT 21)
- Abb. 9:** Bürgerbus in NRW (Foto: Pro Bürgerbus NRW)
- Abb. 10:** Funktionsweise des Integralen Taktfahrplans (Grafik aus Studie SACHSENTAKT 21)
- Abb. 11:** Schienenverkehr in Sachsen - Entwicklungstendenz nach Landesverkehrsplan Sachsen 2025 (eigene Darstellung, Patrick Jungk)
- Abb. 12:** Schienenverkehr in Sachsen - Masterplan Sachsentak 21, Effizienzscenario x2 (eigene Darstellung, Patrick Jungk)
- Abb. 13:** In anderen Ländern längst Standard: Die sichere Fahrradmitnahme im Zug wie hier im Pendolino-Zug in Tschechien. (Foto: StadtLabor)
- Abb. 14:** Hauptbahnhof Leipzig
- Abb. 15:** Zug in Sebnitz (Foto: Hannes Merz)
- Abb. 16:** Sächsisch-Fränkisches Fernverkehrskreuz (Grafik aus Studie SACHSENTAKT 21)
- Abb. 17:** Zug auf der Strecke Dresden -Meißen-Döbeln-Leipzig (Foto: Martin Wunderwald)
- Abb. 18:** Protest gegen die Strecken-Stilllegung der Bahn zwischen Dresden-Döbeln-Leipzig (u.a. mit Eva Jähnigen rechts im Bild)
- Abb. 19:** Fahrkartenautomat (Foto: Henry Mühlpfordt, flickr.com, Lizenz CC BY SA 2.0)

## Glossar

Allgemein

**ITF** - Integraler Taktfahrplan

**MIV** - motorisierter Individualverkehr

**ÖV** - öffentlicher Verkehr

**ÖPNV** - öffentlicher Personennahverkehr

**Pkm** - Personenkilometer - Maßeinheit für die Verkehrsleistung im Personenverkehr, angegeben in zurückgelegten Kilometern multipliziert mit der Zahl der Reisenden

**SPNV** - Schienenpersonennahverkehr – Züge des Nahverkehrs (bis ca. 50 km)

**SPFV** - Schienenpersonenfernverkehr – Fernzüge ICE, IC (Fernverkehr ab 50 km)

**Umweltverbund** - umweltfreundliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Fahrrad, Fuß)

**VDE** - Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

**ZV** - Zweckverband, hier die Zweckverbände für den SPNV Verkehrsangebote

**AST** - AnrufSammelTaxi

**ICE** - InterCityExpress – Hochgeschwindigkeitszug der DB AG

**IC** - InterCity – konventioneller Fernzug der DB AG

**IR** - InterRegio – ehemaliger Fernzug der DB AG

**IRE** - InterRegioExpress – Produkt des schnellen Regionalverkehrs

**NE-Bahn** - nicht-bundeseigene Eisenbahn („Privatbahn“)

**RE** - RegionalExpress – schneller Regionalverkehr

**RB** - RegionalBahn – Zug mit Halt auf allen Stationen

**S-Bahn** - Nahverkehrsangebot im Stadtverkehr

#### Gesetzliche Grundlagen

**BOStrab** - Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen

**BVWP** - Bundesverkehrswegeplan

**EBO** - Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung

**GVFG** - Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

**ÖPNV-G** - ÖPNV-Gesetz des Freistaates Sachsen

**ÖPNV-FinVO** - ÖPNV-Finanzierungsverordnung

**RegG** - Regionalisierungsgesetz des Bundes

#### Verbände und Verbünde

**MDV** - Mitteldeutscher Verkehrsverbund

**VMS** - Verkehrsverbund Mittelsachsen

**VVO** - Verkehrsverbund Oberelbe

**VVV** - Verkehrsverbund Vogtland

**ZV** - Zweckverband – Zusammenschluss mehrerer kommunaler Gebietskörperschaften zur gemeinsamen und abgestimmten Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs, auch Verkehrsverbund genannt

**ZVNL** - Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig

**Z-VOE** - Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe

**ZVON** - Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien



Diese Publikation dient der Information und darf nicht zur Wahlwerbung eingesetzt werden.

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Sächsischen Landtag  
 Bernhard-von-Lindenau-Platz 1  
 01067 Dresden  
[www.gruene-fraktion-sachsen.de](http://www.gruene-fraktion-sachsen.de)